

## IX COMMISSIONE PERMANENTE

### (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

#### S O M M A R I O

ELEZIONE DI UN SEGRETARIO .....	80
INDAGINE CONOSCITIVA:	
Indagine conoscitiva sul sistema aeroportuale italiano ( <i>Deliberazione</i> ) .....	81
ALLEGATO 1 ( <i>Programma</i> ) .....	84
COMITATO RISTRETTO:	
Disposizioni in materia di circolazione e sicurezza stradale. C. 44 Zeller, C. 419 Contento, C. 471 Anna Teresa Formisano, C. 649 Meta, C. 772 Carlucci, C. 844 Lulli, C. 965 Conte, C. 1075 Velo, C. 1101 Boffa, C. 1190 Velo, C. 1469 Vannucci, C. 1488 Lorenzin, C. 1717 Moffa, C. 1737 Minasso e C. 1998 Guido Dussin .....	81
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI .....	81
INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA:	
5-00989 Misiti: Accesso ai moli d'imbarco per l'attraversamento dello Stretto di Messina . ALLEGATO 2 ( <i>Testo integrale della risposta</i> ) .....	81 86
5-00990 Compagnon: Collegamenti marittimi tra la Sicilia e le isole minori .....	82
ALLEGATO 3 ( <i>Testo integrale della risposta</i> ) .....	88
5-00991 Valducci: Crisi dell'autotrasporto in Friuli-Venezia Giulia a causa del cabotaggio stradale sul territorio italiano da parte di vettori di altri Stati membri dell'Unione europea . ALLEGATO 4 ( <i>Testo integrale della risposta</i> ) .....	82 89
5-00992 Velo: Mantenimento dei servizi essenziali con riferimento alla privatizzazione di Tirrenia di Navigazione spa .....	82
ALLEGATO 5 ( <i>Testo integrale della risposta</i> ) .....	92

#### ELEZIONE DI UN SEGRETARIO

*Giovedì 12 febbraio 2009. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI.*

#### La seduta comincia alle 11.05.

Mario VALDUCCI, *presidente*, avverte che la Commissione deve procedere alla votazione per l'elezione di un segretario e che risulterà eletto segretario il deputato che avrà ottenuto il maggior numero di

voti. Indice quindi la votazione per l'elezione di un Segretario.

Comunica il risultato della votazione:

Presenti e votanti ..... 24

Hanno riportato voti:

Misiti ..... 21

Schede nulle ..... 1

Schede bianche ..... 2

Proclama eletto segretario il deputato Misiti.

Hanno preso parte alla votazione di un Segretario i deputati: Biasotti, Boffa, Buonanno, Cardinale, Enzo Carra, Compagnon, Drago, Fiano, Iapicca, Landolfi, Larratta, Lovelli, Meta, Misiti, Moffa, Montagnoli, Nicco, Piso, Sarubbi, Simeoni, Toto, Tullo, Valducci e Velo.

**La seduta termina alle 11.20.**

#### INDAGINE CONOSCITIVA

Giovedì 12 febbraio 2009. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI.

**La seduta comincia alle 11.20.**

**Indagine conoscitiva sul sistema aeroportuale italiano.**

(Deliberazione).

Mario VALDUCCI, *presidente*, sulla base di quanto convenuto nella riunione del 20 gennaio 2009 dell'Ufficio di presidenza, integrato dai rappresentanti dei gruppi, della IX Commissione ed essendo stata acquisita l'intesa con il Presidente della Camera, ai sensi dell'articolo 144 del Regolamento, propone lo svolgimento di un'indagine conoscitiva sul sistema aeroportuale italiano nei tempi e con le modalità illustrate nel relativo programma (*vedi allegato 1*).

La Commissione approva la proposta del presidente.

**La seduta termina alle 11.25.**

#### COMITATO RISTRETTO

Giovedì 12 febbraio 2009.

**Disposizioni in materia di circolazione e sicurezza stradale.**

C. 44 Zeller, C. 419 Contente, C. 471 Anna Teresa Formisano, C. 649 Meta, C. 772 Carlucci, C. 844 Lulli, C. 965 Conte, C. 1075 Velo, C. 1101 Boffa, C. 1190

Velo, C. 1469 Vannucci, C. 1488 Lorenzin, C. 1717 Moffa, C. 1737 Minasso e C. 1998 Guido Dussin.

Il Comitato ristretto si è riunito dalle 11.25 alle 11.50.

#### UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 11.50 alle 12.

#### INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA

Giovedì 12 febbraio 2009. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Giuseppe Maria Reina.

**La seduta comincia alle 12.**

Mario VALDUCCI, *presidente*, ricorda che, ai sensi dell'articolo 135-ter, comma 5, del regolamento, la pubblicità delle sedute per lo svolgimento delle interrogazioni a risposta immediata è assicurata anche tramite la trasmissione attraverso l'impianto televisivo a circuito chiuso. Dispone, pertanto, l'attivazione del circuito.

**5-00989 Misiti: Accesso ai moli d'imbarco per l'attraversamento dello Stretto di Messina.**

Aurelio Salvatore MISITI (IdV) nell'illustrare l'interrogazione in titolo, sottolinea che la questione posta riveste una grande importanza in alcuni periodi dell'anno, in cui il traffico di passeggeri diventa molto intenso; ritiene irregolari e soprattutto pericolose le modalità attualmente previste per l'acquisto del biglietto, che costringono il conducente a fermare il veicolo intralciando il traffico e ad attraversare ampie zone carrabili a rischio della propria incolumità. Sollecita pertanto l'introduzione, nelle convenzioni con le società di gestione, di modalità più sicure e più rapide, anche attraverso un

sistema automatico di pagamento, sul modello di quello autostradale.

Il sottosegretario Giuseppe Maria REINA risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 2*).

Aurelio Salvatore MISITI (IdV), replicando, ribadisce la pericolosità delle modalità attualmente adottate per acquistare il biglietto, che mettono a rischio anche i pedoni che accedono al traghetto. Sottolinea che oltre ad un efficientamento del sistema, è necessaria una razionalizzazione a fini di sicurezza. Ritiene pertanto insufficienti le raccomandazioni e auspica precise direttive da parte del Governo.

**5-00990 Compagnon: Collegamenti marittimi tra la Sicilia e le isole minori.**

Giuseppe DRAGO (UdC), in qualità di cofirmatario, illustrando l'interrogazione in titolo, segnala la gravità del problema dei collegamenti con le isole minori della Sicilia, assicurati finora dalla Siremar, con la quale la convenzione è scaduta il 31 dicembre 2008. Ritiene che il Governo dovrebbe garantire i servizi essenziali ed evitare che si verificino ripercussioni negative dal punto di vista turistico. Segnala altresì i rischi occupazionali che l'attuale situazione comporta.

Il sottosegretario Giuseppe Maria REINA risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 3*).

Giuseppe DRAGO (UdC), replicando, si dichiara soddisfatto della risposta. Prende atto delle assicurazioni date dal sottosegretario in merito al mantenimento dei servizi. Segnala comunque che le somme stanziare in bilancio, pari a 174 milioni di euro, risultano insufficienti rispetto ai 220 milioni di euro stimati come fabbisogno dalla società Tirrenia. Sottolinea quindi che, in caso di mancanza di stanziamenti aggiuntivi, si dovrà procedere ad una razionalizzazione dei servizi, con il rischio di

conseguenze sia a livello occupazionale sia sul numero dei collegamenti.

**5-00991 Valducci: Crisi dell'autotrasporto in Friuli-Venezia Giulia a causa del cabotaggio stradale sul territorio italiano da parte di vettori di altri Stati membri dell'Unione europea.**

Mario VALDUCCI (PdL), illustrando l'interrogazione in titolo, ricorda che l'attuazione della direttiva europea in materia di cabotaggio stradale sta provocando gravi difficoltà per l'autotrasporto nazionale, in particolare in Friuli Venezia-Giulia, dove le imprese italiane subiscono la concorrenza di quelle slovene, autorizzate ad effettuare il cabotaggio sul territorio nazionale per un periodo complessivo di sei mesi all'anno. Segnala l'opportunità di rivedere la normativa nazionale di attuazione al fine di limitare, come è stato stabilito, ad esempio, in Francia e Austria, i periodi concessi ad imprese di altri Paesi membri per l'esercizio del cabotaggio stradale nel territorio italiano.

Il sottosegretario Giuseppe Maria REINA risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 4*).

Mario VALDUCCI (PdL), replicando, evidenzia che il mercato dell'autotrasporto italiano è appetibile sia in relazione ai volumi di traffico che genera sia anche per la posizione dell'Italia, che si pone al centro di un'importante piattaforma logistica. Auspica che non vengano adottati da parte del Governo decreti di difficile applicabilità. Evidenzia infine che permettere ad un'impresa di stabilirsi permanentemente nel territorio nazionale, rispondendo però a regole di altri Paesi, genera evidenti distorsioni per gli autotrasportatori nazionali.

**5-00992 Velo: Mantenimento dei servizi essenziali con riferimento alla privatizzazione di Tirrenia di Navigazione spa.**

Silvia VELO (PD), nell'illustrare l'interrogazione in titolo, sottolinea l'attualità del

tema della privatizzazione di Tirrenia. Nel ribadire i contenuti della risoluzione approvata all'unanimità dalla Commissione, ricorda gli impegni ivi presi dal Governo relativi al mantenimento sia dei livelli occupazionali sia dei servizi essenziali, soprattutto in ordine ai collegamenti con le isole minori. Segnala che la Regione Toscana è pronta a svolgere una gara per l'assegnazione dei servizi di collegamento marittimo; evidenzia tuttavia che le regioni i cui territori sono coinvolti dal processo di privatizzazione della società Tirrenia hanno chiesto sia di poter partecipare al processo di privatizzazione attraverso un tavolo di concertazione, sia di ottenere da parte dello Stato le risorse necessarie a finanziare i collegamenti marittimi non remunerativi. Fa presente che il Governo è in attesa di una risposta ufficiale da parte dell'Unione europea in merito alla

proroga delle attuali convenzioni, ma che nel frattempo si sta protraendo lo stato di agitazione del personale. Chiede infine al Governo quale percorso intenda seguire per giungere alla privatizzazione.

Il sottosegretario Giuseppe Maria REINA risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 5*).

Silvia VELO (PD), rinuncia alla replica, rinviando alle considerazioni svolte in sede di illustrazione dell'interrogazione.

Mario VALDUCCI, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

**La seduta termina alle 12.40.**

## ALLEGATO 1

**Indagine conoscitiva sul sistema aeroportuale italiano.****PROGRAMMA**

Il sistema aeroportuale di un Paese rappresenta un elemento fondamentale in rapporto alle possibilità di movimento di persone e beni all'interno delle frontiere nazionali, e, in misura ancora più rilevante, con l'estero. Quanto più i rapporti sociali ed economici si sviluppano su scala globale, al di là dei confini dei singoli Stati, tanto più gli aeroporti, che sono le basi dei collegamenti internazionali, diventano un fattore decisivo per le possibilità di crescita del Paese. Al tempo stesso l'enorme sviluppo del traffico aereo, che è uno degli indici più significativi proprio della crescente intensità dei fenomeni che sono riassunti con il termine di globalizzazione, ha prodotto pressioni sempre più intense per l'ampliamento degli aeroporti esistenti, la realizzazione di nuovi, una più efficiente organizzazione dei servizi all'interno degli aeroporti. Negli ultimi anni una significativa incidenza nello sviluppo della struttura degli aeroporti è stata esercitata, inoltre, dall'esigenza di garantire livelli di sicurezza più elevati, in relazione al rischio di attentati terroristici.

In Italia l'evoluzione del sistema aeroportuale è stata per lungo tempo connessa alle strategie e alle esigenze della compagnia di bandiera. Successivamente, le crescenti difficoltà di Alitalia e gli effetti della liberalizzazione del traffico aereo realizzata in attuazione della normativa comunitaria hanno determinato una proliferazione del numero di aeroporti, senza che si individuassero chiare linee programmatiche idonee a guidare in modo coerente lo sviluppo del sistema. Ciò ha portato, per un verso, all'utilizzo di ingenti risorse pubbliche per la realizzazione e la gestione di aeroporti con volumi di traffico

ridotti e, dall'altro, per effetto della concorrenza tra gli scali, alla difficoltà di sviluppare aeroporti su cui concentrare i voli a medio e lungo raggio. La lunga e tuttora irrisolta controversia in merito alla individuazione di un hub nazionale attesta questa situazione di difficoltà e di carenza di priorità chiaramente definite, che determina effetti pesanti in termini di limitazione delle potenzialità di crescita del traffico aereo nazionale. Anche la sovrapposizione di competenze tra Stato e regioni, riconducibile alla previsione dell'articolo 117 della Costituzione, a norma della quale gli aeroporti civili sono materia di legislazione concorrente, ha reso più difficile la definizione di un quadro unitario e organico in relazione al quale decidere gli interventi di potenziamento del sistema aeroportuale.

In questo contesto l'indagine conoscitiva della Commissione mira, in primo luogo, a raccogliere tutti gli elementi necessari per valutare l'attuale situazione del sistema aeroportuale nazionale e individuare i punti di debolezza, che possono tradursi in una penalizzazione per le potenzialità di sviluppo di tutto il Paese.

Sulla base dell'analisi e della valutazione della situazione attuale potranno essere definite le priorità e le linee di azione fondamentali per una revisione della struttura del sistema aeroportuale nazionale, in relazione alle previsioni di sviluppo del traffico aereo. Al tempo stesso la Commissione potrà verificare se gli strumenti e le modalità previste dalla legislazione vigente siano idonei a garantire una efficace programmazione degli interventi di realizzazione e potenziamento degli aeroporti, che permetta di

indirizzare l'evoluzione del sistema secondo linee coerenti e, sulla base degli elementi che sono emersi dallo svolgimento dell'indagine, delineare anche eventuali modifiche della normativa vigente che possano ritenersi opportune.

Attraverso l'indagine la Commissione intende, infine, acquisire le informazioni occorrenti per valutare in quale misura l'organizzazione degli aeroporti nazionali, in primo luogo quelli di maggiori dimensioni, risponde alle esigenze connesse, da un lato, al pieno utilizzo delle capacità di gestione del traffico aereo e, dall'altro alla garanzia di alti livelli di sicurezza e ad una moderna ed efficiente prestazione dei servizi nei confronti dei passeggeri. Sotto questo profilo risulta opportuno acquisire indicazioni sulle linee di sviluppo dei servizi relativi alla navigazione aerea e alla sicurezza, per poter valutare l'impatto che tali sviluppi potranno esplicare nella struttura e nell'organizzazione degli aeroporti.

L'indagine conoscitiva dovrebbe concludersi entro il 30 giugno 2009.

Nel periodo indicato la Commissione intende procedere allo svolgimento delle audizioni dei soggetti di seguito indicati:

1) soggetti istituzionali con competenze sulla materia, a livello nazionale e comunitario: Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Conferenza delle regioni e province autonome, singole regioni; associazioni rappresentative degli enti locali e singoli enti locali interessati; Commissione europea;

2) soggetti con competenze di regolazione e di controllo in materia di scali aeroportuali e di gestione del traffico aereo, a livello nazionale e comunitario;

3) soggetti con competenze in materia di ricerca e sviluppo dei servizi di navigazione aerea;

4) associazione delle società di gestione degli aeroporti e società di gestione dei principali aeroporti italiani;

5) associazione dei vettori italiani, associazione dei vettori stranieri, principali compagnie di volo italiane, Aeroclub Italia;

6) soggetti competenti nell'assegnazione degli slot;

7) altri soggetti che operano nel settore del traffico aereo ed esperti della materia.

Nel corso dell'indagine conoscitiva dovrebbero inoltre essere effettuate alcune missioni che permettano alla Commissione di acquisire direttamente elementi informativi sul sistema aeroportuale di altri paesi europei, attraverso l'incontro con le autorità istituzionali competenti, e sulla struttura e organizzazione dei principali aeroporti di tali paesi, attraverso la visita degli scali e l'incontro con i soggetti che li gestiscono: tali missioni dovrebbero interessare, in particolare, Francia e Germania. In ogni caso per le missioni che saranno eventualmente svolte, sarà richiesta specifica autorizzazione del Presidente della Camera.

## ALLEGATO 2

**Interrogazione n. 5-00989 Messina: Accesso ai moli d'imbarco per l'attraversamento dello Stretto di Messina.****TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Per quanto concerne i porti della Calabria, il collegamento marittimo del traffico gommato attraverso lo Stretto di Messina viene attualmente esercitato dalla Società Meridiano S.p.A., che fa scalo, sul versante calabrese, nel porto di Reggio Calabria e dalle Società Rete Ferroviaria italiana S.p.A. e Caronte&Tourist S.p.A. dal Porto di Villa S. Giovanni.

Nel Porto di Reggio Calabria l'incolonnamento dei veicoli in attesa dell'imbarco e nella fase di bigliettazione avviene interamente all'interno del porto, entro apposite corsie situate ai margini delle banchine, senza interessare in alcun modo la viabilità portuale.

Nel porto di Villa S. Giovanni, R.F.I. dispone di un ampio piazzale di sosta situato al termine della rampa autostradale che immette in città, all'interno del quale sono situate le biglietterie. Da detto piazzale i veicoli accedono direttamente alle banchine di imbarco, senza attraversare la viabilità cittadina o portuale, che non viene, pertanto, minimamente interessata.

Anche la Società Caronte&Tourist dispone di un piazzale al termine della citata rampa autostradale, sebbene di più esigue dimensioni, all'interno del quale è allocata la biglietteria principale. Da tale piazzale i veicoli devono poi immettersi nella viabilità cittadina per raggiungere gli imbarcaderi, insistenti sul demanio marittimo, ove sono situate ulteriori corsie di incolonnamento, anch'esse ricadenti sul demanio marittimo e presso le quali esiste altra biglietteria della stessa Società uti-

lizzata dagli utenti diretti all'imbarco che non si sono serviti della biglietteria principale.

Per quanto concerne il porto di Messina, è utile preliminarmente evidenziare che il traghettamento da e per il Continente viene attualmente espletato da diversi vettori che effettuano servizio sia passeggeri che gommato con partenze dal « porto storico » di Messina, dagli approdi in località Rada S. Francesco a nord del porto di Messina, nonché, esclusivamente per il servizio di traghettamento di « gommato pesante », dagli approdi siti in località Tremestieri, a sud del contesto urbano della città.

Dalle banchine del porto storico espletano servizio di traghettamento:

le unità « Ro-Ro passeggeri » (adibite, a seconda delle esigenze, per trasporto gommato, vagoni ferroviari e passeggeri) operate dalla Società R.F.I. Bluvia S.p.A. e partono, con destinazione porto di Villa S. Giovanni, dalle « invasature F.S. » attualmente in concessione dalla competente Autorità portuale alla medesima Società. Lo stoccaggio del gommato e le operazioni di bigliettazione avvengono mediante corsie di instradamento realizzate nelle aree demaniali prospicienti, debitamente separate dalla rete viaria urbana mediante un'apposita delimitazione realizzata con dei « new-jersey », mentre l'imbarco e sbarco dei veicoli dalle navi « ferroviarie » avviene promiscuamente, sia per gli automezzi che per i passeggeri, attraverso un sistema di sopraelevate, ricadenti sempre all'interno dell'area data in concessione;

la società R.F.I. Bluvia gestisce inoltre delle « unità veloci » adibite esclusivamente al trasporto passeggeri che collegano Messina a Reggio Calabria con partenze dalle banchine portuali non in concessione (in genere banchina Marconi o Rizzo), il cui imbarco/sbarco passeggeri avviene nella zona antistante il punto d'ormeggio, ricompresa all'interno dell'ambito portuale, separato dall'adiacente strada mediante l'apposita recinzione portuale;

infine, con cadenza settimanale, sempre dalle banchine portuali e più precisamente dalla banchina Peloro, viene svolto dalle unità Ro-Ro passeggeri della Società Meridiano Lines S.p.A. il servizio di traghettamento gommato/passeggeri da e per il Porto di Reggio Calabria; lo stoccaggio, l'imbarco e lo sbarco dei mezzi, in questo caso, avvengono all'interno dell'area portuale mediante un passo carraio costantemente presidiato e, pertanto, senza alcuna possibilità di commistione con il traffico cittadino.

Presso gli approdi siti in località « Rada S. Francesco » viene svolto, dalla Società Caronte&Tourist, il servizio di traghettamento gommato/passeggeri per il porto di Villa S. Giovanni. L'imbarco e lo sbarco dei mezzi gommati avviene mediante delle corsie di instradamento (cosiddetto « serpentine »), situate all'interno di un'area assentita in concessione dalla competente Autorità portuale e separata dal contesto cittadino da apposita recinzione.

L'imbarco e lo sbarco dei passeggeri non muniti di autovettura avviene invece mediante un apposito sistema di tornelli, di recente installati dalla Società concessionaria in prossimità del punto di ormeggio delle navi, che consentono il regolare flusso dei pedoni direttamente sull'unità navale che però avviene attraverso il medesimo portellone utilizzato dagli automezzi.

Gli approdi situati in località Tremestieri, come detto riservati esclusivamente al traffico gommato pesante, risultano completamente avulsi dal contesto cittadino in quanto collocati nell'estrema zona sud della città e comunque dotati di corsie di instradamento e stoccaggio realizzate all'interno di un'area soggetta ad un regime di anticipata occupazione a favore della Società Terminal Tremestieri s.r.l., che ne assicura il controllo e la gestione.

Fermo restando che, come descritto, tutte le operazioni di bigliettazione avvengono all'interno delle aree portuali ovvero in aree assentite in concessione e, pertanto, del tutto separate dal traffico urbano, si concorda con l'interrogante sul fatto che la realizzazione di più moderni sistemi di bigliettazione (compreso anche l'utilizzo di sistemi *on-line*) innalzerebbe gli standard di comfort degli utenti. Si deve purtuttavia evidenziare che si tratterebbe di interventi innanzitutto di esclusiva competenza delle Società operanti e che, in ogni caso, probabilmente non concorrerebbero in maniera determinante ad evitare qualche leggera commistione tra il traffico passeggeri e quello delle autovetture che devono imbarcare che si verifica in prossimità delle banchine di ormeggio.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti non mancherà peraltro di sensibilizzare le locali Autorità marittime e l'Autorità portuale di Messina perché si facciano interpreti presso i concessionari delle esigenze di miglioramento delle modalità d'accesso alle navi-traghetto segnalate dall'interrogante.

Si precisa, da ultimo, che le Autorità marittime locali non hanno segnalato alcuna informazione circa eventuali infrazioni alle norme del codice della strada derivanti dalla sosta degli autoveicoli per l'acquisto del titolo di viaggio.

ALLEGATO 3

**Interrogazione n. 5-00990 Compagnon: Collegamenti marittimi tra la Sicilia e le isole minori.**

**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

In relazione alle preoccupazioni dei Sindaci delle isole minori siciliane, circa il taglio dei collegamenti marittimi paventati dalla società Siremar, si fa presente che il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, On.le Matteoli ha provveduto a chiarire con una nota in data 9 gennaio 2009, indirizzata alla SIREMAR ed alla TIRRENIA, che, in mancanza di espresse disposizioni da parte del Ministero, gli assetti e le linee rimangono quelli assicurati nel 2008; ciò in attesa che si definisca, di concerto con le regioni, il nuovo assetto dei collegamenti marittimi sovvenzionati dallo Stato.

A tale scopo nel mese di gennaio 2009 sono stati avviati una serie di incontri con le sei Regioni interessate finalizzati alla definizione di una piattaforma, preferibilmente concordata, dei servizi essenziali che dovranno essere oggetto delle future Convenzioni.

Il nuovo prospetto dei servizi che riguardano i collegamenti delle isole minori siciliane, una volta definito con le Regioni, dovrà successivamente passare al vaglio della conferenza di servizi con i Ministeri concertanti dell'Economia e delle Finanze e dello Sviluppo Economico.

Tuttavia, si fa presente, altresì, che per quanto concerne i fondi stanziati per il 2009, ai 108 milioni di euro inseriti nello stato di previsione del Bilancio vanno aggiunti 65 milioni di euro previsti dal-

l'articolo 26, commi 1 e 2, del Decreto legge 29 novembre 2008 n. 185, per un totale di 174 milioni di euro, a fronte di almeno 220 milioni di euro di fabbisogno stimati dalla società per l'esercizio 2009.

Pertanto, in tale contesto finanziario, è necessario procedere ad una razionalizzazione degli attuali collegamenti assicurati dalle società del Gruppo Tirrenia, individuando i servizi ritenuti strettamente essenziali a garantire la continuità territoriale, così come previsto dal già citato articolo 26 del decreto-legge 30 dicembre 2008, n. 207, e come espressamente richiesto dalla Commissione Europea nel corso dell'incontro intercorso in data 19 novembre 2008 e successivamente ribadito con nota ufficiale del 19 dicembre 2008.

Infatti, la Commissione Europea, nel sottolineare che la procedura di privatizzazione dovrà riguardare l'intera del Gruppo, ha precisato che il futuro assetto dei servizi sovvenzionati dovrà essere razionalizzato, soprattutto laddove si registra la presenza di contestuali operatori privati, limitandolo comunque al mantenimento di quei collegamenti strettamente necessari a garantire la continuità territoriale.

Infine, si ritiene opportuno precisare che non corrisponde al vero che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti abbia già deciso il taglio economico di cui si è parlato.

## ALLEGATO 4

**Interrogazione n. 5-00991 Valducci: Crisi dell'autotrasporto in Friuli-Venezia Giulia a causa del cabotaggio stradale sul territorio italiano da parte di vettori di altri Stati membri dell'Unione europea.****TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Il trasporto di cabotaggio per conto di terzi può essere eseguito in Italia dalle imprese comunitarie titolari di licenza comunitaria.

L'Italia è stata uno dei primi Paesi ad avere fissato disposizioni di attuazione volte a precisare meglio l'ambiguità insita nel regolamento CEE n. 3118/93 riguardo al concetto di temporaneità dell'esecuzione delle operazioni di cabotaggio.

Infatti, già con Decreto ministeriale 29 aprile 2004 e Decreto dirigenziale 31 maggio 2004, si disponeva che tale attività potesse essere effettuata per un periodo non superiore a 15 giorni nell'arco di un mese di calendario e, comunque, per non più di 5 giorni consecutivi.

La Commissione Europea, non condividendo il contenuto di tali atti, chiese il ritiro dei citati decreti che l'Italia, traendo spunti dalla Comunicazione interpretativa della Commissione sul cabotaggio, emanata nel 2005, abrogò sostituendoli contemporaneamente con i vigenti decreto Ministeriale 18 marzo 2005, recante « Disposizioni concernenti l'esecuzione in territorio italiano dell'attività di cabotaggio stradale di merci a titolo temporaneo », e decreto dirigenziale 24 marzo 2005, recante « Disciplina di attuazione del decreto ministeriale 18 marzo 2005 in materia di cabotaggio stradale di merci ».

In base ad essi, le imprese stabilite nei Paesi comunitari o del S.E.E., possono effettuare cabotaggio con ciascuno

dei loro veicoli, secondo le seguenti modalità:

ogni veicolo può effettuare un'attività massima di 30 giorni, siano o no consecutivi, in un arco di tempo mobile di 60 giorni consecutivi;

ciascun veicolo deve uscire dal territorio italiano o, comunque, essere assente dallo stesso almeno una volta ogni mese di calendario;

l'impresa ha l'obbligo di tenere a bordo di ogni veicolo, durante l'esecuzione del trasporto di cabotaggio, il corrispondente « libretto dei resoconti dei trasporti di cabotaggio ».

Anche sulla scorta dell'esperienza italiana, qualche altro paese ha introdotto successivamente regole nazionali più restrittive.

Nella sede comunitaria è in corso di discussione un nuovo regolamento comunitario sull'accesso al mercato del trasporto di merci, comprensivo del cabotaggio stradale. In tale sede il Consiglio dei Ministri ha adottato una posizione comune, che è attualmente in fase di confronto con gli emendamenti del Parlamento europeo per tentare di trovare un'intesa che consenta l'approvazione di tale regolamento.

Fra i punti salienti della menzionata posizione comune sul cabotaggio, si rileva che essa prevede che, dopo la consegna delle merci trasportate nel corso di un trasporto internazionale in entrata in uno stato membro, possono essere eseguiti, con

lo stesso veicolo, oppure, nel caso di veicoli combinati, con il veicolo a motore dello stesso veicolo, fino a tre trasporti di cabotaggio successivi al trasporto internazionale da un altro Stato membro o da un paese terzo allo Stato membro ospitante.

L'ultimo scarico in un trasporto di cabotaggio prima di lasciare lo Stato membro ospitante deve avere luogo entro sette giorni dall'ultimo scarico nello Stato membro ospitante nel corso del trasporto internazionale in entrata.

Il trasportatore deve produrre prove che attestino chiaramente il trasporto internazionale nel corso del quale è arrivato nello Stato membro ospitante, nonché ogni trasporto di cabotaggio che vi abbia effettuato in seguito.

Per ogni operazione effettuata, le prove di cui al primo comma comprendono i dati seguenti:

a) il nome, l'indirizzo e la firma del mittente;

b) il nome, l'indirizzo e la firma del trasportatore;

c) il nome e l'indirizzo del destinatario, nonché la sua firma e la data di consegna una volta che le merci sono state consegnate;

d) il luogo e la data del passaggio di consegna delle merci e il luogo di consegna previsto;

e) la denominazione corrente della natura delle merci e la modalità d'imballaggio e, per le merci pericolose, la denominazione generalmente riconosciuta nonché il numero di colli, i contrassegni speciali e i numeri riportati su di essi;

f) il peso lordo o la quantità altrimenti espressa delle merci;

g) il numero di targa del veicolo a motore e del rimorchio.

Considerate le preoccupazioni che vengono avanzate in merito all'attività di cabotaggio che viene svolta nel nord-est dell'Italia, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, tenuto anche conto della

proposta pervenuta dalla categoria del trasporto stradale di procedere all'emanazione di una disciplina sostitutiva di quella attualmente vigente in linea con i contenuti della citata posizione comune, ha elaborato un schema di decreto ministeriale che potrebbe seguire la falsariga dell'impostazione sopra delineata che si intende sottoporre in tempi strettissimi al parere della competente Sottocommissione della Consulta generale dell'auto-transporto.

In caso, di parere positivo o di diverse proposte di modifica a tale bozza che possano ritenersi congrue, il decreto ministeriale verrà sottoposto all'approvazione del Sig. Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Tale disciplina, con l'ausilio di attenti controlli, consentirebbe di ridurre le possibilità di eseguire attività di cabotaggio in territorio italiano, considerata anche la prossima fine dei periodi transitori di divieto del cabotaggio, prevista al 1° maggio 2009 per 7 paesi diventati stati membri nel 2004. La stessa, inoltre, sarebbe simile a quella adottata in Spagna e in Germania.

In tal modo si verrebbe, almeno in parte, incontro alle esigenze sottostanti ai timori manifestati, in particolare per determinate regioni italiane.

In merito, invece, all'ipotesi di rifarsi all'articolo 7 del regolamento 3118/93, è necessario sottolineare che, salvo errore, la procedura in questione non sembra sia stata mai applicata da quando esiste una regolamentazione sul cabotaggio (1990) e si tratta quindi di una procedura che appare senza precedenti di possibile riferimento.

Inoltre, in caso di grave perturbazione del mercato dei trasporti nazionali all'interno di una determinata zona geografica, dovuta all'attività di cabotaggio o aggravata da tale attività, ai fini dell'adozione dei provvedimenti occorre fare ricorso alla Commissione comunicandole le informazioni necessarie e le misure che intende adottare nei confronti dei vettori residenti.

La grave perturbazione deve comportare il manifestarsi, su tale mercato, di

problemi ad esso specifici, tale da provocare un'eccedenza grave, e suscettibile di protrarsi nel tempo, dell'offerta rispetto alla domanda, eccedenza che implica una minaccia per l'equilibrio finanziario e la sopravvivenza di un gran numero di imprese di trasporto di merci su strada.

La decisione o meno di prendere misure di salvaguardia compete, quindi alla Commissione, anche se potrebbero, ove adottate, giungere fino ad escludere temporaneamente la zona in questione dal campo di applicazione del regolamento.

Le misure in questione rimarrebbero in vigore per un massimo di sei mesi, rinnovabili una sola volta entro gli stessi limiti di validità.

Le autorità competenti dello stato interessato sarebbero tenute a prendere provvedimenti di portata equivalente nei confronti dei vettori residenti, informandone la Commissione.

Le decisioni della Commissione possono essere deferite da ciascuno Stato membro al Consiglio, che delibera a maggioranza qualificata, potendo prendere una decisione diversa; alla decisione del Consiglio sono applicabili i limiti di validità sopra detti.

Gli Stati membri interessati sono tenuti ad adottare misure di portata equivalente nei confronti dei vettori residenti e ne informano la Commissione.

Come si vede, la procedura delle misure di salvaguardia è alquanto articolata e non può essere data per scontata, inoltre ha proprie limitazioni temporali.

Pertanto ogni valutazione in merito alla possibile percorrenza della medesima richiede un'attenta riflessione e necessita di congrui dati.

In merito, invece, alla richiesta di assumere iniziative opportune per differire l'ammissione di nuovi Stati membri all'attività di cabotaggio, si sottolinea che l'Italia ha fatto ricorso a tutte le facoltà previste dai Trattati di adesione per i citati 7 paesi entrati nell'UE a maggio 2004, per i quali ha sempre chiesto la proroga dei periodi transitori fino al limite massimo previsto (1° maggio 2009). Si chiederà inoltre la proroga di un biennio del periodo transitorio triennale per Bulgaria e Romania, fino alla fine del 2011.

Per quanto riguarda la Croazia, Stato candidato all'adesione, il Ministero delle infrastrutture e trasporti ha ribadito con forza la necessità che si preveda un periodo transitorio adeguato prima di ammettere l'esecuzione dei trasporti di cabotaggio stradale.

Naturalmente, i risultati finali dei negoziati, pur ritenendo abbastanza probabile la previsione di un periodo transitorio per tale paese, dipenderanno dal complesso equilibrio politico del trattato nel suo insieme.

## ALLEGATO 5

**Interrogazione n. 5-00992 Velo: Mantenimento dei servizi essenziali con riferimento alla privatizzazione di Tirrenia di Navigazione spa.****TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

In ordine a quanto prospettato dagli onorevoli interroganti si fa in primo luogo presente che l'articolo 26 del Decreto legge 207/08, approvato ieri dal Senato, ha stabilito che le Convenzioni, scadute il 31 dicembre 2008 con le società del Gruppo Tirrenia, sono prorogate fino al 31 dicembre 2009 per permettere la definizione del processo di privatizzazione previsto dalla legge 296/06 (Legge Finanziaria 2007).

Sulla base di tali disposizioni normative, il Governo, a seguito di una serie di riunioni presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri con le Amministrazioni interessate, ha disposto la velocizzazione delle procedure necessarie per l'avvio della privatizzazione del Gruppo Tirrenia che dovrà essere comunque conclusa entro il 2009.

Nel mese di gennaio 2009 sono stati avviati, da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, una serie di incontri con le Regioni interessate finalizzati alla definizione di una piattaforma dei servizi essenziali che dovranno essere oggetto delle future Convenzioni.

Nelle more di tale procedimento, si fa presente che il Ministro delle Infrastrut-

ture e dei Trasporti ha provveduto a chiarire con una nota in data 9 gennaio 2009 indirizzata alla SIREMAR ed alla TIRRENIA che, in mancanza di espresse disposizioni da parte del Ministero, gli assetti e le linee rimangono quelli assicurati nel 2008; ciò in attesa che si definisca, di concerto con le Regioni, il nuovo assetto dei collegamenti marittimi sovvenzionati dallo Stato.

Il Ministro Matteoli ha inoltre chiesto una proroga di un anno alle autorità Comunitarie per le convenzioni con le società del Gruppo Tirrenia e si è in attesa di una decisione che arriverà a breve e che si ritiene possa essere favorevole.

La proposta italiana presentata alla Commissione UE è quella di procedere alla privatizzazione del Gruppo entro il 31 dicembre 2009, per avviare dal 1° gennaio 2010 le nuove Convenzioni, con durata di 4/5 anni, per consentire alla nuova proprietà del Gruppo di assestarsi e rendere competitivo il servizio offerto, e successivamente procedere alla liberalizzazione dell'intero settore così come previsto dal Regolamento 3277/92.